

***RELAZIONI***



**GIANCARLO TESINI**

*(Presidente di FEDERTRASPORTO – Roma)*

**PROGRAMMAZIONE NAZIONALE  
E SVILUPPO DEI TRAFFICI MARITTIMI:  
LE SCELTE DEL PIANO GENERALE DEI TRASPORTI**

Due sono le principali novità del Piano generale dei trasporti adottato quest'anno dopo una laboriosa gestazione: la sua estensione alla logistica, che sta creando un rapporto sempre più stretto fra servizi di trasporto e sistema industriale, e la partecipazione alla sua stesura di tre ministri, per rispondere all'esigenza di una programmazione integrata (che poi, con il nuovo governo, si è tradotta nella fusione tra il Ministero dei Trasporti e quello dei Lavori Pubblici). Si è andati nella direzione giusta, ma con un grave limite: l'esclusione del Ministero, allora dell'Industria, oggi delle Attività Produttive, che comprende anche il Commercio Estero (da cui proviene il direttore della Sace, dott. Tellini, non a caso fra i nostri relatori). In sostanza, credo che si sarebbe dovuto tenere conto del ruolo decisivo che il sistema dei trasporti e della logistica ha oggi nello sviluppo economico generale e quindi, anche della necessità che questo sistema (così come è stato per il sistema industriale manifatturiero) sia dotato di strumenti adeguati per governare i nuovi processi aperti dalla globalizzazione dei mercati.

Inoltre, se per un verso oggi la dimensione europea è sempre più elemento condizionante di tutte le scelte, per il peso su tutta la programmazione nazionale che esercita Bruxelles, dall'altra parte sono in atto processi inversi verso sistemi di tipo federale e ciò implica un diverso rapporto con le realtà regionali e con le autorità locali. Occorre di conseguenza porre l'accento sull'esigenza di superare quelle conflittualità che soprattutto, in termini di programma-

zione, storicamente, sono sempre esistite tra poteri centrali e poteri locali.

Per quanto sia giusto l'impegno che il nuovo governo sta assumendo per una semplificazione delle procedure attraverso la cosiddetta legge obiettivo, non ritengo però che sia possibile bypassare questo diverso rapporto, soprattutto con le regioni, dato che non è immaginabile il ritorno ad un tipo di centralismo, e quindi di programmazione centralistica, del tutto fuori dalla realtà.

In questo mutato quadro istituzionale, la soluzione andava probabilmente ricercata in un approfondimento proprio del nuovo rapporto che attraverso l'affermarsi della logistica (e abbiamo sentito qui, soprattutto da Andrea Costa e dagli altri relatori, che cosa significa oggi, la logistica) si è determinato tra il sistema produttivo-manifatturiero e quello dei trasporti.

Nell'attuale fase di sviluppo economico a livello mondiale, sempre di più i servizi acquisiscono un ruolo determinante: basti pensare al campo delle telecomunicazioni, dell'informatica, dell'energia. Lo stesso settore del turismo, molto importante in Sicilia, ha un'incidenza sullo sviluppo economico delle diverse realtà. Ora, tra le imprese che producono i beni e quelli che producono servizi, si è creato, attraverso l'affermarsi della logistica, un legame d'interdipendenza che manda in frantumi quello che in passato era sempre stato considerato, per ciò che riguardava il trasporto, un ruolo ancillare rispetto al sistema manifatturiero.

I trasporti, la logistica sono industria, come lo sono il turismo, il settore energetico, quello delle telecomunicazioni. Ecco perché questo è uno dei punti che noi, come Federtrasporto, sosteniamo; il sistema dei trasporti ha bisogno di una politica industriale come è stato per l'industria che produce i beni: altrettanto, a nostro avviso, deve avvenire per le industrie che producono servizi. Abbiamo un Ministero delle Attività Produttive, e poiché tra le attività produttive rientrano le industrie del trasporto e della logistica, è indispensabile che nella programmazione intervenga direttamente anche il nuovo dicastero.

Ho detto questo perché mi serve per fare un altro ragionamento: qui parlo come Presidente della Federtrasporto, cioè come rap-

presentante delle imprese del settore. Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica costituisce, rispetto al passato, un grande salto culturale per il metodo di valutazione che si propone di adottare nelle scelte di programmazione. Però, se queste scelte non sono sufficientemente integrate con le esigenze del sistema imprenditoriale, finisce col riemergere il limite storico della programmazione dei trasporti, cioè quello di privilegiare la problematica infrastrutturale, con il rischio di sentirsi dire che il piano (cosa che io contesto) è ancora una volta una “lista della spesa”, una lista delle opere da farsi. E questo è un rischio che potrebbe accentuarsi con la nuova struttura del governo se non viene risolto il problema di un accordo più continuativo e funzionale col Ministero delle Attività Produttive.

Proprio come Federtrasporto, dicevo, noi stiamo sviluppando un’azione che pone questo problema attraverso la richiesta di poter contare su di una politica industriale che metta le imprese in condizione di rispondere alle esigenze di competitività del nuovo mercato globalizzato.

Ora, noi qui dobbiamo parlare di traffici marittimi. È fin troppo ovvia la constatazione, già fatta nei nostri lavori, di quanto questo tema sia peculiare al nostro paese completamente immerso nel Mediterraneo. Ma i dati che ieri venivano riportati da Andrea Costa (oltre il 60% dei traffici a livello mondiale si svolgono via mare) mettono in rilievo l’incidenza del traffico marittimo e quindi il suo ruolo di primo piano nel sistema dei trasporti. Per quello che ci riguarda, noi cosa facciamo? Enfatizziamo, certo, la nostra posizione geografica, il vantaggio potenziale che abbiamo rispetto ad altri paesi europei, (vi ricordo che la conferenza preparatoria del Pgt, definì l’Italia come promontorio dell’Europa). L’Italia è infatti il naturale *gate* dei mercati continentali e dentro questa prospettiva più generale si colloca anche la possibilità di superare, per il Mezzogiorno, una situazione di perifericità rispetto all’altra parte del paese. Ora, queste sono opportunità reali, ma perché si concretizzino non basta limitarsi alla presa d’atto di una condizione geopolitica indubbiamente favorevole.

Pochi mesi fa, si è tenuto a Roma un importante convegno sul tema dell’opzione mediterranea, in cui si è sottolineata la centralità

del bacino del Mediterraneo nel quadro degli scenari di sviluppo degli scambi commerciali internazionali, e si è ricordato che questo tema è uno dei nodi principali attorno al quale oggi si stanno programmando gli investimenti pubblici e privati nel settore dei trasporti per i prossimi decenni. In quella sede, fu presentato uno studio dell'Isfort sull'impatto competitivo di una nuova rotta intermodale che abbia, quale bacino marittimo di riferimento, il Mediterraneo, e ponga sul territorio italiano le proprie principali piattaforme logistiche di gestione e manipolazione delle merci.

Se confrontiamo gli obiettivi posti in questo studio con gli indirizzi tracciati dal Piano Generale dei Trasporti, verifichiamo una totale omogeneità. Dice il Piano: l'Italia, grazie alla sua posizione geografica privilegiata, si pone come naturale piattaforma nel Mediterraneo, attraversata da tre grandi direttrici di collegamento mondiale: due direttrici est/ovest, la prima che va dai Balcani e dall'Europa orientale verso l'Europa occidentale e la penisola iberica, la seconda che va dall'Estremo oriente all'Europa occidentale attraverso il canale di Suez e il Mediterraneo, e la direttrice nord/sud che va dal nord Africa e dai paesi del vicino medio oriente verso l'Europa meridionale e centrale. "In particolare – sottolinea il PGT - il nostro paese è al centro del crescente sviluppo dei flussi di traffico merci e passeggeri che gravitano attorno al bacino del Mediterraneo ed è potenzialmente in grado di offrire adeguati servizi logistici di trasporto per il traffico di attraversamento". Forse un dato di cui non ci si rende sufficientemente conto è che l'Italia, se non utilizza lo straordinario potenziale di cui dispone, rischia di diventare un paese di transito, che significa essere ulteriormente penalizzati nello sviluppo economico e sociale e non ricavare quei risultati di valore aggiunto che attraverso la logistica si possono ottenere.

Ma per ottenere risultati è necessario creare concrete condizioni di sviluppo. Prendiamo l'esempio che ci riguarda più da vicino; se vogliamo, che il Mediterraneo diventi il *gate*, la "porta delle merci" europee verso il *Far East* e viceversa, dobbiamo poter contare su porti che dispongano dei requisiti minimi. Quando dico requisiti minimi, dico requisiti minimi, in particolare: primo, che

possano raggiungere in tempi rapidi livelli di efficienza analoghi a quelli dei porti del Pacifico; secondo, mantenere un livello elevato di investimenti ed innovazione; terzo, formare tra di loro un sistema di sinergie; quarto, disporre di collegamenti stradali, ferroviari e marittimi di standard europeo; quinto, crescere con le aree di attività logistica a valore aggiunto; sesto, specializzarsi su alcune merceologie ricche; settimo, disporre di servizi intermodali con presenza capillare sul territorio e in tutto il Mezzogiorno (solo in Campania esistono degli interporti, per il resto noi abbiamo nell'entroterra una carenza infrastrutturale assai penalizzante).

Solo se si garantiranno queste condizioni, l'Italia potrà, appunto, essere la porta dell'Europa per i traffici con l'Estremo Oriente e assumere il ruolo che hanno Rotterdam, Anversa, Amburgo nei confronti del Nord Europa. Ecco, il principale contributo che ci deriva dalle indicazioni del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, è proprio nella scelta di un metodo, e questo è fondamentale per realizzare qualcosa di diverso nello scenario dei traffici. Ecco perché ho parlato di un salto culturale, con cui, al di là delle maggioranze politiche, chiunque dovrà fare i conti.

Mentre in passato si elaboravano programmi per singole modalità (strade, autostrade, ferrovie, porti, aeroporti, interporti,) oggi, invece, col nuovo PGT si afferma il principio della programmazione integrata, superando quella che possiamo chiamare la cultura dell'opera pubblica (che ancora persiste, basterebbe pensare a una certa parte del dibattito a proposito dei collegamenti sullo Stretto di Messina). La crescente internazionalizzazione richiede infatti una cultura di sistema, che va tradotta in progetti di rete, al servizio delle esigenze ed opportunità poste dallo sviluppo economico dei nuovi traffici, dei nuovi mercati che sono sempre più ampi e quindi globali. E questo discorso assume proprio una particolare rilevanza per i trasporti marittimi e per ciò che riguarda la programmazione infrastrutturale integrata per i porti, che sono i nodi, i naturali punti di riferimento, di raccordo con i mercati.

È necessario, quindi, uscire da un'ottica settoriale, campanilistica, corporativa, per affrontare invece la programmazione delle opere e della loro gestione secondo una logica sistemica, in cui i diversi livelli

di governo debbono trovare le necessarie convergenze per fare prevalere l'interesse generale dello sviluppo, sia nazionale che regionale. Non devono più verificarsi episodi a noi ben noti, come dimostrano iniziative che non hanno dato i frutti sperati per l'incapacità di sfruttare situazioni favorevoli. Siamo in Sicilia, pensiamo al porto di Pozzallo: questa grande infrastruttura è stata prima costruita, poi abbandonata a se stessa. È il medesimo rischio che ha corso anche Gioia Tauro perché, se non si riusciva a utilizzarlo per il *transhipment*, anche quel porto, nato per altri ma irrealizzati obiettivi, sarebbe rimasto una specie di grande cattedrale nel deserto.

Lo stesso Piano Generale dei Trasporti sottolinea che si deve costruire un sistema sulla base delle opere esistenti, ottimizzando il loro uso, perché gli interventi vanno sempre valutati in termini di rapporto tra i costi e i benefici. In questa prospettiva, è perciò urgente, guardando al futuro del Mezzogiorno, una rivisitazione delle scelte contenute nei diversi piani.

Per quanto riguarda il Mezzogiorno, esistono, oltre ai Piani delle opere regionali (i POR), il Piano nazionale delle opere (il PON) e poi, soprattutto, il Quadro comunitario di sostegno, i fondi strutturali, una enorme quantità di denaro che è a disposizione del Sud ma che va speso bene, secondo obiettivi ben mirati. Sono tre diversi livelli di programmazione che vanno coordinati, procedendo nella revisione dei piani in una logica di sistema e di rete, in modo da individuare le necessarie integrazioni infrastrutturali, rispondono anzitutto alle esigenze dell'industria (di chi produce i beni) e poi a quelle del trasporto e della logistica.

Oltretutto, sempre nel Mezzogiorno ci sono aree ad alta specializzazione merceologica: penso, qui in Sicilia, all'area dell'ortofrutta di Vittoria, in Campania all'industria conserviera, nella Puglia all'industria del mobile. Ma, in una ricerca fatta per Confindustria, abbiamo scoperto che degli industriali del mobile pugliesi, per portare i loro prodotti in giro per il mondo, andavano ad imbarcare nel porto di Savona. E questo perché era più conveniente, più conveniente per loro ma certamente non più conveniente per il sistema Italia.

Il Piano Generale dei Trasporti offre un contributo di indicazioni molto importante per lo sviluppo del trasporto marittimo, ad



esempio per lo sviluppo del *transshipment* con i porti, oltre che di Gioia Tauro, di Taranto e di Cagliari. Anche per le autostrade del mare per la prima volta si esce dai discorsi generici e si cominciano ad individuare concretamente le condizioni perché il trasporto marittimo di breve raggio possa avere una sua realizzazione completa. Ma ancora si pone il problema dell'integrazione, perché un trasporto marittimo, al di sotto di un certo chilometraggio, diventa competitivo solo se una serie di operazioni (che sono soprattutto quelle portuali) si svolgono in tempi rapidissimi: infatti, le rotture di carico sono decisive ai fini del computo dei tempi e dei costi. Il tempo, come si diceva ieri, è un fattore decisivo per la competitività del sistema e fare queste operazioni in due ore o impiegarne cinque (o dieci) vuol dire fare saltare i margini della competitività.

Quindi, le indicazioni ci sono ma, per sfruttare questa opportunità è necessario un radicale cambio di mentalità e di modo di operare, che investa l'intera classe dirigente e l'amministrazione pubblica. Le scelte devono quindi seguire criteri sistemici, sinergici, di integrazione tra le diverse modalità, che affrontino in modo diverso la soluzione per i nodi dell'interscambio: porti, interporti, aeroporti, terminals ferroviari. Ciò significa, che il problema del Mezzogiorno non si risolve con la sola crescita quantitativa delle infrastrutture. Su questo punto, il nuovo PGT è estremamente chiaro: "la pianificazione delle infrastrutture per essere efficace non può essere disgiunta da domanda e offerta dei servizi, considerati anche sotto il profilo qualitativo oltre che quantitativo". In altre parole – come ho detto all'inizio – le infrastrutture debbono generare valore: se non generano valore, sono soldi della collettività sprecati.

Cioè bisogna partire dall'analisi delle caratteristiche dei flussi delle diverse tipologie delle merci e delle modalità del trasporto utilizzato; ed è questa la ragione che lega ancora una volta il mondo imprenditoriale dei trasporti e della logistica a quello della produzione dei beni.

In conclusione, la conoscenza delle dinamiche dei mercati rappresenta una condizione essenziale per dare risposte adeguate in termini di dotazioni infrastrutturali, quanto di servizi di trasporto e di logistica. Parliamo di traffici marittimi, della centralità del Medi-

terraneo, di questo mare che oggi è il più trafficato di tutto il mondo soprattutto per lo sviluppo dei grandi mercati del lontano Oriente. Ma non dimentichiamo che abbiamo a pochi chilometri delle aree che sono quelle dell'Africa, dei paesi emergenti, alcuni dei quali oggi sono già molto dinamici sotto il profilo dei rapporti economici: penso fra l'altro all'Egitto e alla Tunisia. Queste sono le grandi linee mondiali, europee, nazionali che però ad un certo momento investono direttamente le responsabilità della classe dirigente locale, chiamata a rispondere alle attuali domande di sviluppo, con il contributo essenziale di un moderno sistema di trasporto.

## STENIO RICCIO

(c.s.)

Ringrazio l'onorevole Tesini per la chiara illustrazione del tema. Il Piano Generale dei Trasporti è lo strumento che individua le linee guida di quelle che dovrebbero essere le azioni future per consentire di agevolare il processo di integrazione delle attività di trasporto che, come diceva giustamente Tesini, ormai è solo industria, così come la logistica è creazione di valore aggiunto ed è produzione.

Il vero problema sta nel passaggio dalla teoria alla pratica. Ad esempio, il vecchio Piano Generale dei Trasporti non era un libro dei sogni, ma lo è diventato perché non sono state realizzate le misure che erano previste perché la complessità della realtà in cui si opera ha reso difficile attuarle. A questo punto, credo che si legghi bene la relazione del professore Vermiglio che ci darà una testimonianza su cosa deve fare uno dei principali protagonisti del settore per l'attuazione delle linee guida del Piano Generale dei Trasporti, qual è l'ente di gestione portuale. Tale Ente è una figura nuova che sta muovendo i primi passi con notevoli difficoltà, perché è nato in un momento in cui il baricentro delle competenze si sposta dallo Stato alle Regioni, e quindi è un ente a cavallo tra Stato e Regione, cosa che non semplifica la vita ma, anzi, la complica. Do la parola al professore Vermiglio che ci illustrerà i risultati delle sue osservazioni.

